DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 2. Warszawa, 21 stycznia 1934 r. Rok XVI

T R E Ś Ć

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

5.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 marca 1933 r. Nr. R. O. III 100/43 wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 29 sierpnia 1933 r. Nr. 2421/wyszk. o wydaniu „Instrukcji o ruchu pociągów pancernych na normalnotorowych linjach kolejowych (Nr. R. 38)"

Niniejszem zatwierdzam „Instrukcję o ruchu pociągów pancernych na normalnotorowych linjach kolejowych (Nr. R. 38)", która ukaże się w osobnem wydaniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1934 r.

6.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 lipca 1933 r. Nr. R. O. III 100/22 o wydaniu „Instrukcji dla drużyn manewrowych (Nr. R 34)".

Niniejszem zatwierdzam „Instrukcję dla drużyn manewrowych (Nr. R 34)", która ukaże się w osobnem wydaniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1934 roku.

7.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 grudnia 1933 r. Nr. R. O. V. 200/7 w sprawie wzmożenia nadzoru i kontroli nad bezpieczeństwem ruchu.

W dniu 15 grudnia r. b. najechał na szlaku Jeżyce—Poznań Osobowy pociąg osobowy Nr. 4132 na zatrzymany przed semoforem wjazdowym pociąg osobowy Nr. 1522. Skutki tego wypadku były fatalne, gdyż z powodu najechania wagony zostały potrzaskane i część ich spadła z wysokiego nasypu, powodując zabicie kilku osób, ciężkie zranienie kilkunastu osób, a kilkadziesiąt osób odniosło mniejsze lub większe obrażenia cielesne.

Badanie na miejscu okoliczności towarzyszących temu wypadkowi, ustaliło, że główną jego przyczyną był karalny sądownie występek służbowy nastawniczego, który pełnił samodzielnie służbę ruchu na posterunku blokowym Jeżyce, w miejscu odgałęzienia się w poziomie dwutorowych linji Poznań —

Dziembówko i Poznań — Drawski Młyn, schodzących się od tego punktu do stacji Poznań Osobowy w jedną wspólną linję dwutorową. Nastawniczy posterunku blokowego Jeżyce posługiwał się w dniu krytycznym aparatem telegraficznym przy odprawie pociągów, zamiast aparatu blokady linjowej, który nie działał z powodu zamarznięcia ogniw galwanicznych. Mając zajęty szlak Jeżyce — Poznań Osobowy przez idący ze st. Strzeszyn pociąg osobowy Nr. 1522 i nie otrzymawszy zwrotnego zgłoszenia telegraficznego o przybyciu tego pociągu na st. Poznań Osobowy, nastawniczy, po otrzymaniu telegraficznej zapowiedzi ze st. Ławica o wyprawieniu pociągu osobowego Nr. 4132, zdążającego również na st. Poznań Osob. — nie zatrzymał tego pociągu przed semoforem, lecz przeciwnie, zapomocą niedozwolonych manipulacyj w zaplombowanej i zamkniętej na kłódkę podstawie aparatu blokowego zdołał ustawić ten semofor na „droga wolna" i wpuścił na zajęty szlak pociąg Nr. 4132, który następnie najechał na stojący przed semaforem st. Poznań Osobowy pociąg Nr. 1522.

Współodpowiedzialnym, jakkolwiek w mniejszym stopniu, okazał się również maszynista prowadzący pocig Nr. 4132, który wjeżdżał na szlak Jeżyce — Poznań Osob. z szybkością nadmierną i przekraczającą normę ustanowioną rozkładem jazdy. Nadto maszynista ten nie hamował dostatecznie pociągu, pomimo że widział tarczę ostrzegawczą w położeniu sygnalizującem, że semafor wskazuje sygnał „stój". Wskutek tak nieostrożnej jazdy, maszynista nie był w stanie zahamować pociągu gdy zauważył stojący na tym samym torze pociąg Nr. 1522 i dopuścił do najechania.

Niezależnie od powyżej przytoczonego, dochodzenie ustaliło cały szereg wykroczeń i usterek służbowych ze strony personelu wykonawczego kontrolnego, jak również i nadzorczego, jak oto:

1) Niepowiadomienie w sposób formalny sąsiednich stacyj telegramem według skróconego adresu liczbowego Nr. „siedemdziesiąt dwa" o uszkodzeniu blokady linjowej i o rozpoczęciu odprawy pociągów na podstawie zgłoszeń telegraficznych, ograniczających się nadawaniem bezpośrednich telegramów pociągowych przy odprawie oddzielnych pociągów,

2) Nieodnotowanie przez nastawniczych, w książkach zgłoszeń pociągów o uszkodzeniach blokady, jak również momentu przejścia z blokady na telegraficzne zgłoszenia i czasu zakończenia posługiwania się aparatem telegraficznym,

3) Załatwianie zgłoszeń telegraficznych, dotyczących ruchu pociągów na dwóch różnych linjach kolejowych, na jednym i tym samym aparacie telegraficznym, pomimo istnienia samodzielnych przewodów telegraficznych, przeznaczonych dla każdej linji oddzielnie.

4) Brak konkretnych wskazówek i regulaminu dla posterunku blokowego Jeżyce, który w razie uszkodzenia blokady powinien był być przeistoczony na stację zgłoszeń pociągów.

5) Brak odpowiedniej kontroli nad personelem wykonawczym ze strony zawiadowcy stacji.

6) Niedokonywanie kontroli nad czynnościami posterunków blokowych przez odcinkowego kontrolera ruchu i naczelnika Oddziału ruchu.

7) Niereagowanie ze strony zawiadowcy odcinka drogowego na usunięcie przeszkody uniemożliwiającej odprawę pociągów zapomocą blokady na tak ważnym posterunku blokowym, znajdującym się na odgałęzieniu dwóch linji, jakkolwiek zamarznięcie ogniw na posterunku blokowym dałoby się usunąć, czy to przez wstawienie piecyka, czy też przez przeniesienie szafki bateryjnej do pomieszczenia dyżyrnego nastawniczego.

8) Brak inicjatywy ze strony organów nadzorczych ruchu i drogowego w sprawie zabezpieczenia posterunków blokowych z nastaniem mrozów, od tego rodzaju uszkodzeń blokady.

9) Nieodpowiednie ustalenie czasu jazdy pociągów w rozkładach jazdy na niektórych szlakach, nieuwzględniające stałych ostrzeżeń o zmniejszeniu szybkości na tych szlakach.

10) Nieprzenumerowanie i nieopatrzenie pieczęcią lakową znajdujących się na posterunkach książek sznurowych, jakkolwiek w książkach tych znajdowały się adnotacje kontrolera ruchu o dokonanej przezeń kontroli.

11) Nieprawidłowe wpisywanie na marginesie przez kontrolera ruchu adnotacyj o dokonanej kontroli.

Powyżej przytoczone usterki wskazują na to, że personel nie był dostatecznie wyszkolony i niedostatecznie był kontrolowany przez powołane do tego organa kontrolne i nadzorcze, co świadczy również o osłabieniu czujności nad bezpieczeństwem ruchu ze strony Dyrekcji.

Bezpośredni winowajcy spowodowania katastrofy zostaną surowo ukarani; nastawniczy został aresztowany i oddany pod sąd, maszynista zaś zawieszony w czynnościach służbowych i wytoczono mu formalne postępowanie dyscyplinarne, a pracownicy, którzy dopuścili się wymienionych powyżej wykroczeń i usterek służbowych — zostaną również pociągnięci do odpowiedzialności służbowej.

Podając opisany wypadek do wiadomości, polecam Panom Dyrektorom Kolei Państwowych przypomnieć pracownikom pełniącym służbę ruchu na nastawniach o niedopuszczalności dokonywania jakichkolwiek niedozwolonych manipulacyj w aparatach blokowych, w celu zwolnienia siłą uzależnionych semaforów, dla umożliwienia nieprzepisowego przyjmowania, przepuszczania lub wyprawiania pociągów oraz maszynistom o konieczności wzmożenia czujności przy wjazdach na stację i należytego regulowania biegu pociągów po minięciu tarczy ostrzegawczej, wskazującej że semafor ustawiony jest w położeniu na „stój".

Polecam również uprzedzić organa kontroli i nadzorcze o współodpowiedzialności za brak należytego nadzoru nad czynnościami pracowników na nastawniach i przestrzegam, że w razie ustalenia, iż tego rodzaju manipulacje dokonywane były przez personel wykonawczy — winni braku nadzoru pociągani będą do surowej odpowiedzialności i usuwani ze stanowisk, do których się nie nadają.

Równocześnie ze względu na to, że badania opisanego wypadku stwierdziły niedostateczne wy-

szkolenie personelu na nastawnicach pod względem rozumienia istoty przepisów ruchu i obsługiwania blokady, w szczególności postanowień o przejściu na porozumienia telegraficzne w razie uszkodzenia blokady linjowej — polecam poddać egzaminom sprawdzającym pracowników powołanych do samodzielnej służby ruchu na nastawniach i tych, którzy wykażą niedostateczną znajomość, niezwłocznie usunąć od wykonywania tych czynności. Również należy wsprawdzić, czy odpowiedni personel jest dostatecznie obznajmiony z postępowaniem podczas przerw telegrafu.

SPRAWY MECHANICZNO-KOLEJOWE.

8.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 grudnia 1933 r. Nr. MM. I/14/19/33 w przedmiocie wydania „Instrukcji dla palacza parowozowego".

Niniejszem zatwierdzam „Instrukcję dla palacza parowozowego", która ukaże się równocześnie w wydaniu osobnem.

Instrukcja powyższa wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1934 rroku.

SPRAWY DRÓG KOŁOWYCH.

9.

Nr. DR-146-37/2 z dn. 28 grudnia 1933 r. w sprawie świadczeń specjalnych na cele drogowe przy koncesjach z prawem wyłączności.

Do wszystkich panów wojewodów i do pana Komisarza Rządu m. st. Warszawy.

W związku z wątpliwościami, podniesionemi przez niektóre urzędy wojewódzkie, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że koncesje z prawem wyłączności na zarobkowy przewóz osób lub towarów pojazdami mechanicznemi nie mogą być udzielane bez zapewnienia ze strony ubiegających się o koncesję specjalnych korzyści publicznych, przewidzianych w art. 2, ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 336), a określonych w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. w sprawie wykonania powyższej ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 821).

Wobec powyższego, w razie wpłynięcia podania, w którem ubiegający się o koncesję z prawem wyłączności nie podał dokładnie jakie świadczenia specjalne zobowiązuje się ponosić w razie udzielenia mu koncesji, albo też w przypadku prośby o zwolnienie z tego rodzaju świadczeń, należy zawiadomić petenta, z powołaniem się na niniejsze pismo, że podanie będzie rozpatrywane tylko wówczas, jeżeli w terminie określonym przez urząd wojewódzki (np. do dni 14), zadeklaruje dodatkowo, jakie świadczenia specjalne, w gotówce lub w naturze, na rzecz budowy dróg i mostów, zobowiązuje się ponosić w razie udzielenia mu koncesji z prawem wyłączności.

W przypadku niezłożenia odpowiedniego oświadczenia, należy sprawę przesłać Ministerstwu Komunikacji bez przeprowadzania dalszego postępowania koncesyjnego.

Sprostowanie błędu.

Pod lit. f) punktu 2 rozp. M. K. z dn. 5/12 1933 (Dz. Urz. M. K. Nr. 25, poz. 200 z 1933 r.), wydrukowano mylnie na początku literę „w".

Nr. P. U. IV. 154/2/33.

ZAWIADOMIENIE.

Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej wyszła książka p. t.: „W 15-lecie Niepodległości", w której zebrane są przemówienia Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, niektórych Panów Ministrów, generałów i działaczy państwowych, wygłoszone w radjo z okazji 15-ej rocznicy odzyskania Niepodległości.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr 67717. 21.I.34. 9300.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

[illegible]

SPRAWY [illegible]

[illegible]

SPRAWY DRÓG KOŁOWYCH.

[illegible]

ZAWIADOMIENIE

[illegible]

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr 2. Warszawa, 26 czerwca 1934 r. Rok XVI

TREŚĆ:

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH W I KWARTALE 1934 R.

(według danych przedwstępnych).

Przewóz podróżnych w I kwartale r. b. (90 dni) wyniósł 21.281.133 osób i w porównaniu z I kwartałem r. ub. (21.143.259 osób) zwiększył się o 0,65%.

Regularność biegu pociągów pasażerskich dalekobieżnych wynosiła w tym okresie czasu 95%.

Towarów przewieziono w I kwartale r. b. przy 75 dniach roboczych 10.995.753 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych), w porównaniu z I kwartałem r. ub. (75 dni roboczych — 9.793.915 tonn) więcej o 12.27%.

Naładowano w I kwartale r. b. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i Wolnego Miasta Gdańska 762.813 wagonów, a przyjęto od kolei zagranicznych 88.079 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 850.892 wagony ładowne (łącznie z przesyłkami gospodarczemi).

W porównaniu z I kwartałem 1933 r. (748.928 wagonów) przewieziono w I kwartale r. b. więcej o 13,6%.

Ładowanie ważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje (w jednostkach wagonowych).

Wykonano	1934 r. I kwartale 75 dni roboczych	1933 r. I kwartale 75 dni roboczych	w I kwartale 1934 r. więcej + mniej — w %% w stosunku do 1933 r.
A. Naładowano*)			
Węgla	299.088	272.266	+ 9,9
Drzewa	81.360	58.967	+ 38,0
Nawozów sztucznych	19.641	15.518	+ 26,6
Materjałów budowlanych (opr. drzewnych)	16.398	6.257	+162,1
Rolniczych i aprowizacji	78.480	71.034	+ 10,5
Pozostałych ładunków	267.846	243.106	+ 10,2
Razem	762.813	667.148	+ 14,3
B. Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski	11.627	13.936	— 16,6
Tranzytem przez Polskę	76.452	67.844	+ 12,7
C. Ogółem przewieziono wagonów ładownych	850.892	748.928	+ 13,6

*) Łącznie z naładowaniem w obrębie Wolnego Miasta Gdańska.

W okresie sprawozdawczym zwiększyło się dość wydatnie, w porównaniu z tymże okresem czasu r. ub., ładowanie przesyłek: węgla prawie o 27.000 wagonów (+ 9,9%), drzewa o 22.000 wagonów (+ 38,0%), materjałów budowlanych o 10.000 wagonów (+ 162,1), nawozów sztucznych o 4.000 wagonów (+ 26,6%), płodów rolnych oraz aprowizacji o 7.000 wagonów (+ 10,5%).

Przyjęcie od kolei zagranicznych z przeznaczeniem do Polski, zmniejszyło się o 2.000 wagonów (— 16,6%). Natomiast tranzyt przez Polskę wzrósł o 8.000 wagonów (+ 12,7%).

Rozmiary ładowania węgla, podzielone według zagłębi węglowych, przedstawiają się w I kwartale r. b. jak następuje:

Naładowano wagonów rzeczywistych.

Zagłębia	1934 r. I kwartał 75 dni roboczych	1933 r. I kwartał 75 dni roboczych	w I kwartale 1934 r. więcej + lub mniej — w %% w stosunku do 1933 r.
Górnośląskie	230.156	199.763	+ 15,2
Dąbrowskie	49.525	52.780	— 6,2
Krakowskie	19.407	19.723	— 1,6
Razem	299.088	272.266	+ 9,9
Z tego naładowano na wywóz zagranicę.			
a) **przez**			
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	104.061	84.438	+ 23,2
przez Niemcy	667	589	+ 13,2
b) **do**			
Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	18.743	19.157	— 2,2
Rumunji	211	485	— 56,5
Rosji i Łotwy	—	93	—
Razem	123.682	104.762	+ 18,1

Przy ogólnem zwiększeniu się naładunku węgla, jak już wyżej zaznaczono, prawie o 27.000 wagonów, naładowano węgla na wywóz zagranicę w okresie sprawozdawczym więcej, bo około 19.000 wagonów (+ 18,1%) niż w I kwartale r. ub., przyczem przezporty Gdynię i Gdańsk naładowano więcej około 20.000 wagonów (+ 23,2%), natomiast do Czechosłowacji, Austrji, Włoch i Węgier naładowano mniej około 500 wagonów (— 2,2%) i drogą przez Niemcy mniej około 300 wagonów (— 56,5%).

Norma ładowania węgla wynosiła w I kwartale r. b. 6.000 wagonów w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi razem, ładowano zaś przeciętnie w dniu roboczym 5.022 wagony czyli mniej od normy o 16,3%.

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W Zagłębiu Górnośląskiem przy normie 4.394 wagonów ładowano 3.691 wagonów dziennie czyli mniej niż norma — 16,0%.

W Zagłębiu Dąbrowskim przy normie 1.228 wagonów ładowano 971 wagonów dziennie czyli mniej o 20,9%.

W Zagłębiu Krakowskim przy normie 378 wagonów ładowano 360 wagonów dziennie czyli mniej od normy o 4,8%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w I kwartale 1934 r. jak następuje:

Porty	1934 r. I kwartał 75 dni roboczych	1933 r. I kwartał 75 dni roboczych	w I kwartale 1934 r. więcej + lub mniej — w %% w stosunku do 1933 r.
a) w wagonach rzeczywistych:			
Gdańsk	42.294	38.852	+ 8,9
Gdynia	61.767	45.586	+ 35,5
Razem	104.061	84.438	+ 23,2
b) w tonnach:			
Gdańsk	882.236	862.485	+ 2,3
Gdynia	1.253.520	1.020.335	+ 22,8
Razem	2.135.756	1.882.820	+ 13,4

Wywóz węgla przez obydwa porty Gdynię i Gdańsk razem zwiększył się w I kwartale r. b. w porównaniu z I kwartałem r. ub. o 252.936 tonn (+ 13,4%), przyczem przez Gdynię wzrósł o 233.185 tonn (+ 22,8%) i przez Gdańsk o 19.751 tonn czyli + 2,3%.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w I kwartale 1934 r. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach

Rodzaj ładunków	1934 r. I kwartał 75 dni roboczych	1933 r. I kwartał 75 dni roboczych	w I kwartale 1934 r. więcej + mniej — w %% w stosunku do I kwartału 1933 r.
Wywóz			
Węgiel	882.236	862.485	+ 2,3
Zboże	127.070	54.822	+ 131,8
Cukier	—	300	
Drzewo	291.873	173.721	+ 68,0
Żelazo	4.410	6.250	— 29,4
Produkty naftowe	7.212	12.715	— 43,2
Inne ładunki	83.026	44.596	+ 86,2
Razem	1.395.827	1.154.889	+ 20,8
Wwóz			
Ruda żelazna	18.207	20.838	— 12,6
Złom	3.602	1.420	+ 253,6
Żelazo	320	570	— 43,8
Ryż	1.086	875	+ 24,1
Nawozy sztuczne	3.420	114	+ 3000,1
Inne ładunki	28.141	30.011	— 6,2
Razem	54.776	53.828	+ 1,7

Ogólna praca Gdyni w tonnach

Rodzaj ładunku	1933 r. I kwartał 75 dni roboczych	1933 r. I kwartał 75 dni roboczych	w I kwartale 1934 r. więcej + mniej — w %% w stosunku do I kwartału 1933 r.
Wywóz			
Węgiel	1.253.520	1.020.335	+ 22,8
Cukier	5.235	615	+ 751,2
Drzewo	20.990	25.503	— 17,7
Inne ładunki	59.946	38.552	+ 55,5
Razem	1.339.691	1.085.005	+ 23,5
Wwóz			
Ruda	11.380	15.912	— 28,5
Złom	63.044	52.735	+ 19,5
Ryż	5.681	4.409	+ 28,8
Nawozy sztuczne	21.765	10.231	+ 112,7
Inne ładunki	109.355	61.023	+ 79,2
Razem	211.225	144.310	+ 46,3

Całkowity wywóz przez obydwa porty razem zwiększył się w okresie sprawozdawczym o 57.669 tonn (+ 2,0%), a przywóz o 121.439 tonn (+ 55,6%).

Zwiększył się głównie wywóz zboża i drzewa oraz przywóz rudy, złomu i nawozów sztucznych.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją i przez granicę lądową oraz przez porty Gdynię i Gdańsk przedstawia się w okresie sprawozdawczym jak następuje:

(Liczbą wagonów rzeczywistych).

Rodzaj ładunków	1934 r. I kwartał 75 dni roboczych	1933 r. I kwartał 75 dni roboczych	w I kwartale 1933 r. więcej + mniej — w %% w stosunku do 1933 r.
Wywóz			
Zboże	10.035	4.792	+ 109,4
Mąka	971	245	+ 296,3
Węgiel	124.811	105.953	+ 17,8
Drzewo	29.978	19.780	+ 51,6
Bawełna	569	432	+ 31,7
Materjały budowlane	1.314	1.560	— 15,8
Produkcja przemysłowa	11.529	10.478	+ 10,0
Cukier	351	80	+ 338,7
Pozostała aprowizacja	3.693	5.432	— 32,0
Inne ładunki	11.264	8.621	+ 30,7
Razem	194.515	157.373	+ 23,6
Wwóz			
Zboże	23	738	— 96,9
Mąka	9	1	+ 800,0
Węgiel	594	363	+ 63,6
Drzewo	42	44	— 4,5
Bawełna	2.177	1.436	+ 51,6
Materjały budowlane	202	841	— 76,0
Produkcja przemysłowa	4.557	4.745	— 4,0
Ruda żelazna	1.882	389	+ 383,8
Pozostała aprowizacja	4.141	4.182	— 1,0
Inne ładunki	11.294	10.924	+ 3,4
Razem	24.921	23.663	+ 5,3

Z powyższego zestawienia wynika, że wywóz z Polski zwiększył się w okresie sprawozdawczym o 37.142 wagony (+ 23,6%) i przywóz o 1.258 wagonów (+ 5,3%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 marca 1934 r. wynosił:

Parowozów 5393, w porównaniu z marcem 1933 roku (5.422) mniej o 0,53%. W naprawie było parowozów 14,81%, więcej niż w 1933 r. (12,08%) o 2,73%.

Wagonów osobowych 11.608, mniej niż w marcu 1933 r. (11.677) o 0,59%. W naprawie było wagonów osobowych 10,37%, więcej niż w 1933 r. (10,21%) o 0,16%.

Wagonów towarowych 157.934, więcej niż w marcu 1933 r. (157.189) o 0,54%. W naprawie było wagonów towarowych 5,37%, więcej niż w r. 1933 (2,98%) o 2,39%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczono z fabryk w I kwartale r. b. ilości następujące:

Parowozów osobowych — 7
„ towarowych — 3
Wagonów osobowych — 8
„ towarowych — 145

Na 1 kwietnia 1934 r. liczba wagonów towarowych, odstawionych do rezerwy wynosiła:

Krytych	— 25.276
Węglarek	— 35.165
Platform	— 10.349
Innych	— 700
Razem	71.490 wagonów.

Przebieg pociągów w I kwartale r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	— 14.992.173 poc. km.
„ „ towarowym	— 8.190.035 „ „
Razem	23.182.208 poc. km.

W porównaniu z I kwartałem r. ub. (23.107.743 poc. km.) ogólny przebieg w okresie sprawozdawczym zwiększył się o 0,32%, przyczem przebieg pociągów ruchu osobowego zmniejszył się o 2,08%, natomiast przebieg pociągów ruchu towarowego wzrósł o 5,05%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się jak następuje:

W taryfach towarowych wewnętrznych w pierwszym kwartale udzielono ulg taryfowych:

1. w obrocie wewnętrznych następującym towarom:

   dla maszyn do sprzętu zboża, do omłotu zboża i kieratów 25% (w przesyłkach drobnicowych), dla melasy 30%, w formie Aneksu g 9 a), dla płyt rogowych 43%, dla mat sufitowych z trzciny krajowej 40%, dla maku 40% z ważnością do 31 sierpnia 1934 r., dla nasion soi krajowej 20% z ważnością do 30/IV.34 r., dla łubinu 10%, dla wikliny koszykarskiej 40% z ważnością do dnia 31 sierpnia 1934 r., dla szpilek (kołków) do obuwia 10%, dla klinkru cementowego 24% w relacji Łazy — Roś i Siersza Wodna — Wejherowo, dla cegły zwyczajnej budowlanej 15% przy odległościach ponad 100 km., dla borówek i czarnych jagód 35%, dla miału węglowego w relacji Chorzów — Kałusz, Stebnik Saliny, dla odpadków z wełny owczej, przędzy, nici i wełny owczej 30%;

2. przy wywozie przez granicę lądową:

   dla silników i rozroszników elektrycznych 53% w relacji Żychlin — Gr. Państwa pod Mohylanami i Stołpcami, dla blach falistych 70% do punktów granicznych polsko-sowieckich, dla płyt rogowych 40%, dla mat sufitowych z trzciny krajowej 40%, dla ceraty 16% w relacji Warszawa — Gr. Państwa pod Śniatynem Załuczem, dla łubinu 10%;

3. przy wywozie przez porty: dla naftalinu surowego 53% ze stacji Hajduki, dla płyt rogowych 43%, dla mat sufitowych z trzciny krajowej 40%, dla pierza kurzego nieoczyszczonego 56%, dla pierza kurzego oczyszczonego 60%, dla kwasu siarkowego 20%, dla szkła wodnego w stanie płynnym 60%, dla tkanin jutowych grubych i płótna zgrzebnego do wyrobu worków 10% przy kontyngencie 500 tonn w ciągu roku;

4. przy imporcie: dla nasion i owoców oleistych w stanie naturalnym: bawełny, kopry, morwy i t. p. 30%, dla spatu polnego 40% w relacji wszystkie porty — Olkusz.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych z przewozu pasażerów, bagażu i towarów w I kwartale r. b. wynosiły:

	I kwartał 1934 r.	I kwartał 1933 r.	w I kwartale 1934 r. mniej (—) lub więcej (+) niż w I kwartale 1933 r.
	złotych		
a) z przewozu podróżnych	41.289.554	42.101.830	— 1,93%
b) „ bagażu i przesyłek ekspresowych .	1.627.060	2.085.488	— 21,98%
c) „ towarów	131.606.415	136.442.247	— 3,62%
d) uboczne	2.663.335	2.368.819	+ 12,43%
Razem . . .	177.186.364	182.998.384	— 3,18%

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 70841. 26.VI.34. 7100.